



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2006/120
13 juillet 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

Cent quarantième session
Genève, 14-17 novembre 2006
Point 4.2.39 de l'ordre du jour provisoire

**PROPOSITION DE COMPLÉMENT 3 À LA SÉRIE 01 D'AMENDEMENTS
AU RÈGLEMENT N° 80
(Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus))**

Communication du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP)

Note: Le texte reproduit ci-après a été adopté par le GRSP à sa trente-neuvième session. Il a été établi sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/8 non modifié et du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/11, tel qu'il a été modifié par l'annexe 4 au rapport. Il est transmis pour examen au WP.29 et à l'AC.1 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/39, par. 37 et 40).

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via Internet:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>.

Paragraphe 1 à 1.2, modifier comme suit (en incluant la note 1/):

«1. DOMAINE D'APPLICATION

1.1 Le présent Règlement s'applique aux:

- a) Sièges de passager faisant face vers l'avant montés sur des véhicules des catégories M₂ et M₃ et des classes II, III et B 1/;
- b) Véhicules des catégories M₂ et M₃ et des classes II, III et B 1/ en ce qui concerne les ancrages et le montage de leurs sièges de passager.

1.2 À la demande du constructeur, les véhicules de la catégorie M₂ 1/ homologués en application du Règlement n° 17 sont considérés comme satisfaisant aux prescriptions du présent Règlement.».

«1/ Selon les définitions figurant à l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, modifié en dernier lieu par l'amendement 4).».

Paragraphe 2.20, appel de note 1/ et note 1/, renuméroter 2/.

Paragraphe 4.5.1, appel de note 2/ et note 2/ renuméroter 3/ et modifier comme suit:

«3/ 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Serbie-et-Monténégro, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal, 22 pour la Fédération de Russie, 23 pour la Grèce, 24 pour l'Irlande, 25 pour la Croatie, 26 pour la Slovénie, 27 pour la Slovaquie, 28 pour le Bélarus, 29 pour l'Estonie, 30 (libre), 31 pour la Bosnie-Herzégovine, 32 pour la Lettonie, 33 (libre), 34 pour la Bulgarie, 35 (libre), 36 pour la Lituanie, 37 pour la Turquie, 38 (libre), 39 pour l'Azerbaïdjan, 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (les homologations sont accordées par les États membres, qui utilisent leurs propres marques CEE), 43 pour le Japon, 44 (libre), 45 pour l'Australie, 46 pour l'Ukraine, 47 pour l'Afrique du Sud, 48 pour la Nouvelle-Zélande, 49 pour Chypre, 50 pour Malte, 51 pour la République de Corée, 52 pour la Malaisie et 53 pour la Thaïlande. Les numéros suivants seront attribués ... ».

Paragraphe 5.2.2.1.2, appel de note 3/ et note 3/, renuméroter 4/.

Appendice 1,

Paragraphe 3.4.1 à 3.4.3, modifier comme suit:

«3.4.1 La variation totale de la vitesse du chariot simulant le choc doit être comprise entre 30 et 32 km/h.

- 3.4.2 La décélération ou, au choix du demandeur, l'accélération du chariot pendant la simulation de choc doit être conforme aux indications données dans la figure 1 ci-après. Sauf pendant des durées représentant au total moins de 3 ms, la courbe de décélération ou d'accélération du chariot en fonction du temps doit demeurer entre les courbes limites indiquées dans la figure 1.
- 3.4.3 En outre, la décélération ou l'accélération moyenne doit être comprise entre 6,5 g et 8,5 g.».

Figure 1, remplacer le mot «décélération (g)» par «décélération (g) ou accélération (g)».

Appendice 3, paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«2.1 Mesures à effectuer sur le chariot d'essai

Les caractéristiques de la décélération ou de l'accélération du chariot doivent être mesurées, à partir des valeurs des décélérations ou des accélérations mesurées au niveau du cadre rigide du chariot, à l'aide d'une chaîne de mesure ayant une CFC égale à 60.».

Annexe 1,

Ajouter un nouveau point 7, libellé comme suit:

«7. Type du dispositif: dispositif de décélération ou dispositif d'accélération 2»/».

Les points 7 à 16 (anciens) deviennent les points 8 à 17.
